

Kto przekazał spółce Kułczyka 895 mln zł?

2 września 2017

Założona przez Jana Kułczyka spółka Autostrada Wielkopolska SA, która zarządza płatnymi odcinkami autostrady A2, będzie musiała zwrócić polskiemu państwu 895 mln zł (+ odsetki). Aby było śmieszniej decyzję zmuszającą tego prywatnego zarządcę do zwrotu tak gigantycznej kwoty podjęła... Komisja Europejska! Brukselscy urzędnicy dostrzegli bowiem, że rząd SLD w 2005 r. bezzasadnie obdarował w ramach rekompensat kułczykową spółkę kwotą blisko miliarda złotych, przez co doszło do istotnego naruszenia konkurencji, a wypłata miała charakter niedozwolonej pomocy publicznej.



Zgodnie z podjętą w ostatni piątek przez Komisję Europejską decyzją spółka Autostrada Wielkopolska SA musi zwrócić polskiemu państwu 895 mln zł (+ odsetki). Chodzi o rekompensatę za zmiany w prawie, jakie miały miejsce w 2005 roku. Podjęto wówczas decyzję, aby samochody ciężarowe nie były podwójnie obciążane opłatami za korzystanie z autostrad – pierwszy raz winietą (czyli opłatą ryczałtową), a drugi raz na autostradowej bramce poboru opłat. W wyniku zmiany przepisów (dostosowania ich do wymogów UE) zostały zwolnione z opłat

autostradowych.

Latem 2005 roku, w związku ze zmianą prawa, ówczesny rząd SLD-UP (premierem był Marek Belka) podjął decyzję, aby prywatnym zarządcom autostrad zacząć wypłacać rekompensaty z uwagi na zmniejszone przychody. Problem w tym, że wysokość rekompensat w przypadku autostrady A2 ustalono na podstawie nieaktualnych (lecz dzięki temu o wiele korzystniejszych dla spółki Kulczyka) danych z 1999 roku, a nie 2004 roku.

Rekompensata dotyczyła okresu od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. i wyniosła łącznie gigantyczną kwotę 895 mln zł. W dniu 30 czerwca 2011 r. Polska wprowadziła elektroniczny system poboru opłat „viaTOLL”, który zastąpił winiety. Ponieważ systemem tym objęte są tylko wybrane drogi, a nie cała sieć dróg w Polsce [jak w przypadku winiet], nie istnieje ryzyko podwójnego naliczania w przypadku autostrad (gdzie system viaTOLL nie funkcjonuje), co spowodowało, że powód wypłacania rekompensat przestał istnieć.

Sprawa wypłaty zbyt wysokich rekompensat pojawiła się po raz pierwszy w 2010 r. Wówczas to kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli (NIK) w swoim raporcie stwierdzili, że rząd wypłacił prywatnym operatorom autostrad zbyt wysokie rekompensaty. Raport NIK potwierdził, że rekompensaty obliczono na podstawie starych prognoz ruchu i dochodów (z 1999 roku), co w efekcie przyczyniło się do ich zawyżenia.

Na tej podstawie rząd PO-PSL wystąpił do spółki Kulczyka o zwrot części wypłaconych rekompensat. Spółka Autostrada Wielkopolska jednak odmówiła. W 2012 r. polski rząd powiadomił o sprawie Komisję Europejską, która w 2014 r. wszczęła postępowania. W ostatni piątek, po trzech latach postępowania, Komisja wydała decyzję zgodnie z którą założona przez Jana Kulczyka spółka będzie musiała zwrócić państwu polskiemu kwotę 895 mln zł (+ odsetki).

W oficjalnym komunikacie do decyzji brukselscy urzędnicy

napisali: „Szczegółowe dochodzenie Komisji rozpoczęte w czerwcu 2014 r. potwierdziło, że AW SA miała prawo do otrzymania rekompensaty w ramach umowy koncesyjnej z Polską w celu przywrócenia oczekiwanej sytuacji finansowej sprzed zmiany polskich przepisów w 2005 r. Jednakże w dochodzeniu Komisji potwierdzono, że władze polskie oparły się na nieaktualnych danych z 1999 r. Doprowadziło to do zawyżenia spodziewanych przychodów AW SA z opłat za przejazd pojazdów ciężarowych w przypadku braku zmian legislacyjnych. (...) Rekompensata faktycznie wypłacona na rzecz AW SA przekraczała bezpośrednio skutki zmiany legislacyjnej i doprowadziła do poprawy spodziewanej sytuacji finansowej spółki. AW SA musi teraz zwrócić państwu polskiemu 895 mln zł (około 200 mln euro) plus odsetki”.

W kontekście tej sprawy warto przypomnieć, że umowy koncesyjne dotyczące budowy i zarządzania płatnych autostrad w Polsce są tajne. Żadnego normalnego człowieka nie ma prawa się dowiedzieć, jaka część jego podatków idzie na utrzymanie spółek takich, jak Autostrada Wielkopolska SA, Gdańsk Transport Company S.A. (zarządza płatną częścią autostrady A1) oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (zarządca płatnego odcinka autostrady A4). Jak to się ma do zasady, iż wszystkie wydatki z publicznej kasy (o ile nie dotyczą zupełnie tajnych kwestii związanych z bezpieczeństwem narodowym) powinny być jak najbardziej transparentne, a informacje o nich dostępne dla wszystkich zainteresowanych?

Na podstawie: EC.Europa.eu, Stooq.pl, Wyborcza.pl

Zdjęcie: mazurskiwiatr (CC0)

Źródło: Niewygodne.info.pl